

L'INIZIO DELLE OPERAZIONI MILITARI

Con i piedi di piombo

La «pistola» italiana non era proprio scarica e gli inglesi temevano la concentrazione delle nostre forze aero navali nel Mediterraneo. Malta sperò fino all'ultimo di non essere attaccata



Sul fronte occidentale l'ordine è di mantenere un «atteggiamento difensivo». Sparano e attaccano per primi i francesi. Un piano dello Stato maggiore di aggiramento delle Alpi che restò nei cassetti

Sir William Dobbie, che da un mese appena aveva sostituito Sir Charles Bonham nella carica di Governatore di Malta, apprese la dichiarazione di guerra dell'Italia pochi minuti dopo aver indirizzato, dal microfono di «Rediffusion» — l'emittente locale — un rassicurante messaggio agli isolani. La notizia gli fu data, coi dovuti riguardi, dall'ufficiale di ordinanza, al quale l'aveva comunicata il funzionario addetto all'ascolto delle stazioni straniere. Fino a quel momento, la convinzione dei maltesi che la neutralità dell'Italia sarebbe durata indefinitamente, era stata incrollabile.

A scuotere gli isolani dal loro torpore non era bastato neppure il dispaccio della «Reuter», diramato il 6 giugno 1940, in cui era specificato che *«lungo una zona di dodici miglia intorno alle coste dell'Italia, dell'Albania e delle colonie italiane la navigazione era pericolosa»*. Il 9 giugno, poi, era apparso, sul quotidiano *Malta*, un articolo dell'onorevole Enrico Mizzi, in cui si esaminavano le possibilità di una efficace intesa fra Italia e Gran Bretagna. Nella peggiore delle ipotesi, i maltesi erano dell'avviso che gli italiani non avrebbero compiuto operazioni belliche contro l'isola.

Il cavaliere Annibale Scicluna, che era stato incaricato da Sir William Dobbie di invitare le autorità ecclesiastiche a mettere al sicuro le opere d'arte mobili, fece rimanere di stucco il Governatore di Sua Maestà britannica quando osservò, con un sorriso: *«Se gli aerei italiani arriveranno, ci lanceranno fiori e cioccolatini»*. Si comprende perché, dopo i primi bombardamenti effettuati dalla Seconda Squadra aera italiana, di base in Sicilia, si procedette affannosamente allo sfollamento dei centri abitati e, in un solo giorno, furono evacuate 95 mila persone verso l'interno.

All'estremità orientale del Mediterraneo, l'ammiraglio Andrew Browne Cunningham, comandante della flotta inglese di base ad Alessandria d'Egitto, reagì freddamente, quando, verso le ore 19 del 10 giugno, ricevette la notizia che la guerra era scoppiata tra Italia e Gran Bretagna. Immediatamente, la flotta venne posta in stato di approntamento rapido, mentre la corazzata *Ramillies*, ai lavori, li interruppe per aggregarsi al resto della squadra.

A voler dar retta a certa storiografia, anche di casa nostra, e a ricostruzioni di maniera (non più accettabili, a cinquant'anni da quegli avvenimenti), sembra che una incognita chiamata «Italia» non esistesse neppure per i Paesi belligeranti, per la Gran Bretagna in particolare. Ma si tratta di una esemplificazione, riduttiva del ruolo e delle potenzialità militari dell'Italia, che non regge a un esame della situazione, in quel momento.

La Francia era prossima a uscire di scena; il Corpo di Spedizione inglese, inviato sul continente, era stato ricacciato in mare; era iniziato il «conteggio alla rovescia» per la battaglia aerea d'Inghilterra; il Regno Unito non disponeva di riserve consistenti e immediatamente disponibili. In tutta l'area mediterranea, mediorientale e orientale africana, le unità terrestri, aeree e navali britanniche erano appena sufficienti per presidiare un perimetro estesissimo.

Le 73 divisioni italiane (a parte quelle presenti in Africa orientale), le due Squadre Navali, gli oltre tremila aerei «in carico» al 10 giugno 1940 pesavano molto, sul piatto della bilancia. Se poi le cose andarono diversamente, a causa della inettitudine, della mancanza di fantasia e anche della poca determinazione dei capi e dei governanti, è tutta un'altra faccenda.

Il generale e futuro feldmaresciallo Alan Brooke, capo dello Stato Maggiore Generale Imperiale britannico, scrive nelle sue Memorie: *«La flotta francese e l'Africa settentrionale francese con la loro ostile neutralità* (dopo la capitolazione della Francia), *l'Italia posta al centro del Mediterraneo con un'ambiziosa aviazione da grande potenza e una flotta che comprendeva sei corazzate, ventitrè incrociatori e più di duecento tra cacciatorpedinieri e sommergibili, sembravano compromettere lo storico predominio inglese sui mari nelle acque dell'Europa meridioanle. Intanto, dopo la resa degli eserciti francesi di Siria, Tunisia e Marocco, nella Valle del Nilo 55.000 soldati inglesi, indiani eccetera, con circa duecento aerei pressoché inutilizzabili, dovevano far fronte a 415.000 soldati italiani, provenienti dalla Libia a Ovest e dall'Abissinia e dall'Eritrea a Sud, protetti da 1.700 aerei dell'aviazione italiana, di cui quasi cinquecento già in Africa».*

E' vero che, con duemila aerei efficienti ed effettivamente in linea, da parte dell'Aeronautica italiana, era difficile creare un «centro di gravità», dovendo il potenziale aereo essere «diluito» dalle Alpi Occidentali alla Somalia. Ma la RAF non era in grado, in quelle settimane di distrarre forze rilevanti: le squadriglie, i gruppi e le altre unità che si trovavano nella metropoli britannica, non potevano privarsi di un solo caccia «Spitfire», di un solo «Hurricane», dovendo la «Royal Air Force» affrontare, a breve scadenza, la potente Luftwaffe di Goering. Pertanto, rifatti i conti, nell'estate del 1940 non era sostenibile certamente la tesi che l'Italia disponesse di una «pistola scarica». E' arcinoto che Malta era... difesa da tre soli caccia biplani, ribattezzati dai maltesi coi nomi delle tre Virtù Teologali: «Fede», «Speranza» e «Carità». Ma neppure le preghiere degli isolani poterono evitare che i tre velivoli fossero spazzati via, dopo essersi opposti per qualche giorno alla formazione della Regia Aeronautica.

In omaggio alla «tradizionale» rivalità tra il «panno azzurro» degli aviatori e il «panno blu» dei marinai in Italia, ci si chiese quale delle due forze armate si sarebbe assicurato il primo successo. All'alba del 12 giugno, nelle acque di Creta, il sommergibile *Bagnolini* (comandante Franco Tosoni Pittoni) fece un buon colpo, silurando e affondando l'incrociatore inglese *Calypso*. Nei primi quindici giorni di lotta, il Mediterraneo inghiotti anche i sommergibili inglesi *Odin*, *Grampus* e *Orpheus*: l'inizio di una lunga lista di unità leggere, pesanti e pesantissime perdute dalla Marina inglese, tra Gibilterra e Suez, in tre anni di guerra.

E sui fronti terrestri, soprattutto sul fronte occidentale, che cosa accadeva? La «pugnalata» alla schiena, vibrata — si è sempre sostenuto — dall'Italia alla Francia, nacque dal passo di un discorso pronunciato dal presidente americano Roosevelt, all'università di Charlottesville, in Virginia, dove Roosevelt fu raggiunto dalla dichiarazione di guerra dell'Italia: *«Malgrado i nostri incessanti sforzi* — disse Roosevelt — *per mantenere la pace nel bacino del Mediterraneo, il Governo italiano ha preferito conservare ciò che esso chiama la sua "libertà d'azione", e adempiere a quelle che esso dichiara di considerare le sue promesse alla Germania. Oggi, 10 giugno 1940, la mano che teneva il pugnale lo ha calato nella schiena del vicino...»*.

Si trattò, in realtà, di una ben strana «pugnalata» (ma i luoghi comuni, si sa, sono duri a morire). Ordini tassativi di soprassedere a ogni costo a ogni operazione offensiva contro la Francia erano stati diramati, *prima* della dichiarazione di guerra, al Gruppo di Armate Ovest, all'Aeronautica e alla stessa Marina, che infatti era presente nelle acque del Tirreno settentrionale unicamente con unità leggere.

Un po' per celia, un pò sul serio, la guerra contro la Francia ebbe inizio *«presso a poco come, a quanto si narra, ebbe principio l'11 maggio 1745* (all'epoca della Guerra di Successione austriaca) *la battaglia di Fontenoy: "Signori Francesi, sparate per primi"»*. Spararono, infatti, per primi i francesi (quanti se ne ricordano, o semplicemente lo scrivono?), attaccando di sorpresa una posizione avanzazta italiana sulle Alpi, dopo che le nostre pattuglie, per giorni, incrociarono quelle «nemiche», avevano segnalato, con ampi gesti, di allontanarsi per evitare «contatti a fuoco».

Accadde di peggio quando una forte squadra navale francese bombardò Genova e Savona, infrangendo la moratoria anche sul mare. A riprova di quanto già detto sulla deliberata non dislocazione di divisioni navali «pesanti» italiane nell'Alto Tirreno, gli incrociatori e i cacciatorpedinieri della *Marine Nationale*, salpati da Tolone, trovarono a contrastarli la vecchia torpediniere *Calatafimi* — che si comportò animosamente, attaccando col siluro —, qualche MAS e un paio di treni armati.

Il nerbo della flotta italiana era a Sud, concentrata per far fronte agli inglesi. La verità è che si era rinunciato a svolgere un qualsiasi vero ruolo offensivo verso la Francia, come peraltro indicato dalla stessa Memoria del 31 marzo 1940, stilata da Mussolini *(«Atteggiamento difensivo sulle Alpi occidentali. Nessuna iniziativa. Sorveglianza»:* si partiva dal presupposto, peraltro, che fosse *«improbabile»* un *«completo collasso francese»*, che stava viceversa verificandosi).

Il suggerimento di tirare fuori dal cassetto il vecchio piano (aggiornato) pre-1914, quando l'Italia era alleata alla Germania e dell'Austria-Ungheria contro la Francia, non era stato recepito dallo Stato Maggiore Generale. Si trattava del piano elaborato dal Capo di Stato Maggiore italiano dell'epoca, generale Pollio: attaccare le Alpi Occidentali, sul rovescio, inviando alcuni corpi d'armata in Germania e schierandoli di fronte alla *Trouée de Belfrot*. Il piano, riveduto e corretto, aveva anche un nome (operazione Porta Burgunda»), e rappresentò, almeno concettualmente, la risposta a quello caldeggiato da alcuni esponenti dello Stato Maggiore francese, durante la «non belligeranza» italiana. Il generale Billotte, allora comandante dell'Armata francese schierata sulle Alpi, aveva infatti formalmente proposto al suo governo di prendere, improvvisamente, l'offensiva contro l'Italia, occupare il Piemonte e la Lombardia e, risalendo il Brennero, attaccare alle spalle e al fianco sinistro lo schieramento tedesco.

Per realizzare l'«Operazione Porta Burgunda», era dunque necessario trasferire alcuni corpi di armata italiani in Germania. D'altro canto, Clausewitz non aveva forse scritto che attaccare la Francia dal versante alpino italiano è «come pretendere di sollevare un fucile, prendendolo dalla punta della bajonetta»? Una offensiva in direzione della *Trouée de Belfort* non soltanto offriva buone probabilità di successo (riuscì infatti ai tedeschi, nel 1940, e con forze relativamente modeste), ma, sul piano politico, avrebbe posto l'Italia in una posizione decisamente migliore rispetto alla Germania.

Il timore di condurre una operazione del genere, in stretta collaborazione con lo Stato Maggiore tedesco, e di «dipendere», in qualche modo, dal piano operativo d'insieme della Wehrmacht, fece naufragare sul nascere il progetto. In controluce, era sempre ravvisibile la direttiva politico-militare mussoliniana in merito alla «guerra parallela» che egli intendeva condurre: *«Non con la Germania, non per la Germania, ma per l'Italia a fianco della Germania»*.

L'incerta iniziativa italiana sul fronte occidentale, dovuta alla impostazione iniziale, «elusiva» in merito a un deciso attacco, risultò l'applicazione letterale dell'aforisma napoleonico: *«Ordine, contrordine, disordine»*. In quel momento, erano disponibili due armate (la 1.a e la 4.a); sei corpi d'armata; ventidue divisioni e altri raggruppamenti, con 271.500 uomini impegnati, armati con 3.000 pezzi di artiglieria, 4.300 mitragliatrici, più di 3.000 mortai e più di 5.000 fucili mitragliatori. Le truppe italiane fecero il loro dovere, attaccando posizioni fortemente e naturalmente difese, ostacolate anche da un repentino cambiamento delle condizioni meteorologiche della temperatura sulle alte quote (i congelati furono 2.151).

Nell'incontro con Hitler del 18 giugno 1940, Mussolini, amareggiato, comprese che per nessuna ragione al mondo Hitler avrebbe accettato un armistizio congiunto italo-tedesco con la Francia, rivendicando il Cancelliere e Fuhrer alla Wehrmacht il merito di aver piegato l'*Armée*, il che era innegabilmente vero.

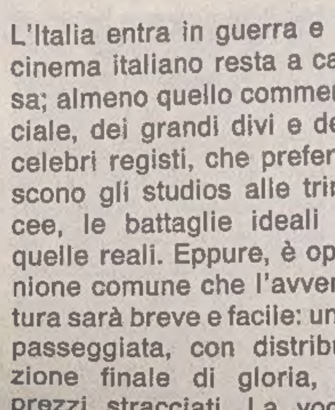
Nella foresta di Compiègne, stava per essere tirato fuori il famoso vagone, sul quale la Germania era stata costretta a capitolare nel 1918: ora, le parti si erano invertite.

Mussolini ricavò dall'incontro con Hitler conclusioni tutte sue: rinunciò ad avanzare rivendicazioni sostanziali nei confronti della Francia, compresa la mancata occupazione di Tunisi e soprattutto di Biserta: una rinuncia pagata, in seguito, a caro prezzo, in relazione all'alimentazione del fronte in Libia.





24 giugno 1940 a Villa Olgiata: il maresciallo Badoglio (di spalle) legge le condizioni d'armistizio ai plenipotenziari francesi. A destra: Hitler non sa contenere la gioia e muove alcuni passi a ritmo di danza all'annuncio della resa francese alle sue armate.



I DOCUMENTARISTI AL SEGUITO DELLE TRUPPE

Cineguffini al fronte

Il materiale girato veniva diviso fra cineteche militari e quelle destinate alla visione pubblica. Diversi «modelli» a confronto

L'Italia entra in guerra e il cinema italiano resta a casa; almeno quello commerciale, dei grandi divi e dei celebri registi, che preferiscono gli studios alle trincee, le battaglie ideali a quelle reali. Eppure, è opinione comune che l'avventura sarà breve e facile: una passeggiata, con distribuzione finale di gloria, a prezzi stracciati. La voce del popolo, registrata da Ardengo Soffici nei suoi *Diari*, lo conferma: «Questa guerra non deve essere molto pericolosa; vedo una quantità di pezzi grossi che si arruolano».

C'è, però, anche un cinema che va al fronte, per ragioni ideali o professionali. E' formato dai giovani del cineguf, i circoli universitari dedicati alla settima arte, e dai documentaristi e cineoperatori del Luce e dell'Incom. A Bologna, appena giunta la chiamata alle armi per i più «vecchi» cineguffini (classe '21), tutti decidono di arruolarsi, in massa. Fanno stampare un cartello con su scritto «Cineguf alle armi», lo attaccano alla porta della sede e «Addio, mia bella, addio...». I giornali di partito del resto, proclamano la «religiosità della guerra», esaltano l'atto eroico come superamento dell'egoismo, sublimazione di se stessi, compimento supremo dell'esistenza. La parola d'ordine è: Chi muore si immortala, chi sopravvive è un superuomo. E Marinetti, il profeta armato del futurismo, dal 1909 assicura che la guerra è la «sola igiene del mondo». Perciò i giovani partono per fare un po' di pulizie internazionali: si incomincia dall'Europa, poi si vedrà.

L'Istituto Luce, sezione cinematografica dell'organizzazione del consenso, che fra l'altro deve anche il suo nome a Mussolini, e ha già fatto le sue prove belliche in Africa e in Spagna, nel giugno del '40 crea un «Reparto Guerra», costituito da operatori e fotografi tratti dalle proprie file, da quelle dei Servizi cinematografici delle Forze Armate, o appositamente reclutati. Sono divisi in diciassette «squadre»: nove dislocate presso i comandi delle unità combattenti dell'Esercito, una presso la Marina, quattro al seguito dell'Aeronautica e tre stanziate in Libia. A queste si devono aggiungere il Reparto Luce A.O., operante nei territori dell'Africa Orientale Italiana, e gli operatori inviati in Albania.

Il materiale girato affluisce nella sede del Luce, dove i responsabili delle tre armi dividono la parte riservata alle cineteche militari da quelle destinata alle proiezioni pubbliche, sotto forma di documentari e film-giornali. Giacché, come scrive Fernando Cerchio, su *Cinema*, la rivista diretta da Vittorio Mussolini, «il servizio cinematografico di guerra ha un duplice scopo: la documentazione storica e tecnico-militare e lo spettacolo di propaganda», affidato essenzialmente al Luce, cui contribuisce in parte anche la Incom, fondata da Sandro Pallavicini e diretta da Giorgio Ferroni.

I modelli cui guardano i nostri documentaristi e cineoperatori sono due: quello tedesco e quello americano. Il primo, adottato dal Luce, privilegia il documento, magari spettacolare, perché frutto di riprese eccezionali, eseguite sotto il fuoco del nemico o a bordo di aerei, impegnati in azioni «impossibili».

Il secondo, praticato dall'Incom, si basa sulla elaborazione e drammatizzazione della cronaca, al fine di renderla più emozionante e adatta al gusto del pubblico. C'è chi, poi, come Vittorio Mussolini, auspica la fusione dei due modelli. «Il montaggio», raccomanda il figlio del Duce, «deve essere il più vivace possibile e tenere conto dei canoni della cinematografia, fino anche agli stessi finali alla Griffth con l'«ecco i nostri». Insomma, nella guerra cinematografica, anche un po' di western non ci sta male, dal momento che piace allo spettatore italiano.

Indipendentemente dai modelli adottati, tuttavia, questo cinema di guerra, da prima linea, rappresenta una eccezionale e tragica lezione di realtà, che nemmeno la retorica e la propaganda possono vanificare del tutto. Certo, la distanza dai contemporanei «telefoni bianchi» è di anni luce, anche se gli stessi autori di quelle telefonate cinematografiche ne trarranno vantaggi. Mentre dalle «squadre» del Luce e dell'Incom usciranno registi di lungometraggi come Francesco De Robertis, che firmerà *Uomini sul fondo* (1941), Mario Bava, futuro padre dell'horror all'italiana; Pietro Francisci, che negli anni Cinquanta approderà al genere storico-mitologico, Gianni Franciolini. Giorgio Ferroni e un giovane che nella realtà della guerra scoprirà il neorealismo del dopoguerra. Il suo nome è: Roberto Rossellini.

[Claudio Quarantotto]



Non solo il cinema ma anche e forse soprattutto i manifesti erano impegnati nella propaganda. Qui un manifesto dal titolo «I difensori della Francia» che vuole ironizzare sulla partecipazione dell'impero coloniale alla guerra.



LA STRAORDINARIA IMPRESA DEL SOMMERGIBILE «TORRICELLI»

Con la bandiera a riva

Il dramma dei nostri sommergibilisti in Mar Rosso. Le impossibili condizioni di vita a bordo. I cifrari caduti in mano al nemico. La mattanza delle unità italiane e l'eroico comportamento degli equipaggi



Il battello del comandante Pelosi accetta il cambattimento contro cinque navi nemiche in superficie. Ammirazione della marina inglese

Degli otto sommergibili di base a Massaua, all'inizio del conflitto, quattro andarono perduti nel giro di pochi giorni. Perdite gravi, e apparentemente inesplicabili, se gli inglesi non fossero riusciti a costringere il *Galilei*, al largo di Aden, a venire a galla con l'equipaggio intossicato e decimato mettendovi piede e impossessandosi delle tabelle cifranti, così da localizzare i punti di agguato degli altri nostri «battelli».

In tal modo, furono eliminati anche il *Galvani*, che si era portato alla imboccatura del Golfo di Oman, e il *Torricelli*, inviato in missione lungo le coste del Somaliland britannico. Poiché, precedentemente, il *Macallé* era stato affondato dal suo stesso equipaggio — dopo essersi incagliato al largo della costa sudanese — i conti tornavano: quattro sommergibili cancellati dai registri della Regia Marina.

E' il caso di aggiungere che i quattro sommergibili superstiti *(Archimede, Ferraris, Guglielmotti e Perla)* salparono da Massaua prima della caduta dell'Eritrea e riuscirono a raggiungere Bordeaux, dove era stata allestita una base per le nostre unità subacquee che operavano in Atlantico, dopo aver compiuto il periplo dell'Africa e aver percorso tredicimila miglia.

Le perdite della flottiglia dislocata a Massaua avevano un unico denominatore comune: i difetti dell'impianto di condizionamento e di refrigeramento interno, dovendo i sommergibili operare in un clima torrido, con elevatissimo tasso di umidità.

In immersione, e sotto attacco, le tubature contenenti il gas refrigerante si sconnettevano e determinavano fuoriuscite di clororo di metile, un gas incolore e insapore, ma violentemente tossico, del quale non si avvertiva la presenza finché non si avevano a bordo i primi sintomi di avvelenamento.

Ciò è tanto vero che, sempre a causa dei difetti delle apparecchiature per il condizionamento dell'aria, la lista delle perdite rischiò di allungarsi. Il *Perla* e l'*Archimede*, alla prima sortita, furono costretti a rientrare a Massaua, piuttosto malconci, mentre il *Ferraris* raggiunse fortunosamente la base di partenza, con l'equipaggio avvelenato dai gas tossici.

Nelle stesse identiche condizioni si trovò il *Galilei*, quando gli inglesi riuscirono a prelevare i codici che servivano a cifrare le comunicazioni fra il comando Marina e i sommergibili in missione, riuscendo in tal modo a individuare le zone in cui operavano le nostre unità. C'è da dire anche che — dopo questa serie di tragici incidenti — il cloruro di metile venne rapidamente sostituito con il non tossico elio, acquistato in fretta e furia (e a carissimo prezzo) negli Stati Uniti. Un bilancio tutto segnato in rosso quello della flottiglia di Massaua? Non proprio.

Il *Torricelli*, da solo, scrisse una pagina unica negli annali della guerra subacquea: unica in senso assoluto, rispetto ai belligeranti del secondo come del primo conflitto mondiale. Perché non sta scritto in nessun manuale che un sommergibile, armato di un solo cannone e di due mitragliere, pur menomato da gravi avarie, riesca a tener testa a cinque unità di superficie, munite di ventidue cannoni e di un centinaio di mitragliere, a metterne una fuori combattimento, ad affondarne un'altra e infine ad autoaffondarsi, privando l'avversario della soddisfazione di eliminare direttamente un «battello» così coriaceo e irriducibile. Ed ecco i particolari di questa incredibile storia.

Al comando del capitano di corvetta Salvatore Pelosi (insignito in seguito di medaglia d'oro al valor militare per la sua impresa) il *Torricelli* salpa il 14 giugno, con l'ordine di raggiungere il Golfo di Aden. Ma già il giorno 16 si verificano inconvenienti molto seri alla refrigerazione dei motori termici. C'è il rischio che la missione si concluda prima di cominciare. Pelosi allora, dirige su Assab e vi sosta ventiquattr'ore, per eliminare l'inconveniente riscontrato.

Il *Torricelli* riparte, supera il sorvegliatissimo Stretto di Perim, ma è di nuovo nei guai perché, questa volta, è una delle pompe di condizionamento dell'aria a non funzionare. Il sommergibile si posa sul fondo per procedere alla riparazione e le ore che seguono sono penosissime per tutti, con una temperatura interna che supera i 45 gradi. Anche questa seconda prova è superata e il 19 giugno, un radiotelegramma da Massaua ordina a Pelosi di spostarsi nelle acque della Somalia britannica.

Il 19 è proprio il giorno in cui i codici cifranti del *Galilei* cadono nelle mani degli inglesi: ad Aden, con un *raid* di più di mille miglia, sono giunti da Alessandria i grossi e moderni cacciatorpediniere *Kandahar, Khartoum, Kingston* e *Kimberley*, che si uniscono a cannoniere e corvette, per iniziare la «mattanza» dei sommergibili italiani localizzati. Il *Torricelli* ha infatti la sgradita sorpresa di imbattersi subito nelle unità cacciatrici allorché, tra il 20 e il 21 giugno, raggiunge la zona assegnatagli. Prima di portarsi alla quota di immersione necessaria per sfuggire alle bombe di profondità, Pelosi, al periscopio, fa in tempo a scorgere un segnale invergato da una nave inglese: è la bandiera «N», che significa — ma Pelosi lo apprenderà a guerra finita — «il sommergibile è tra noi».

Nonostante la sorpresa realizzata, la prima *manche* va aggiudicata al sommergibile italiano, che tuttavia lamenta nuove avarie, sconnessioni, inconvenienti di ogni genere. Quando il *Torricelli* emerge, l'orizzonte è libero. Gli inglesi, quando è sopraggiunta la notte, non hanno ritenuto di dover insistere, temendo una qualche sgradita sorpresa. Di continuare la missione, per la nostra unità, nemmeno a parlarne. E' necessario rientrare a Massaua o, quanto meno, appoggiarsi nuovamente ad Assab, navigando prevalentemente in superficie, in considerazione delle menomate condizioni del sommergibile. La speranza di farla franca dura poco.

Alle 4.30 del 23 giugno, la sagoma di una silurante inglese si staglia contro il crepuscolo mattinale: indistinte sono le coste delle Isole dei Sette Fratelli. Il «collo di bottiglia» dello Stretto di Bab-el-Mandeb, che separa il Mar Rosso dall'Oceano Indiano, è pattugliato in forze dalla Marina inglese. Pelosi ordina l'immersione, sapendo tuttavia che il *Torricelli* non è in grado di rimanere a lungo sott'acqua. E' giuocoforza accettare il combattimento, in superficie. Nel frattempo, alla prima unità inglese se ne è aggiunta una seconda: altre tre stanno accorrendo da Perim. Sono i cacciatorpediniere *Kandahar, Khartoum* e *Kingston*, impegnati per dare mano forte alle cannoniere *Shoreham* e *Indo*.

Il rapporto di forze è semplicemente improponibile. Da una parte, ventidue cannoni da 120 e da 102 millimetri e un centinaio di mitragliere; dall'altra, un solo cannone da 100 e due mitragliere da 13 millimetri. Eppure (incredibile ma vero) è il *Torricelli* ad aprire il fuoco per primo, a una distanza di cinquemila metri. A giro di orizzonte, è un lampeggiare di colpi, in partenza dalle cinque unità inglesi, che possono semplicemente crivellare lo scafo del sommergibile, e mandarlo a fondo in quattro e quattr'otto. Ma non è così.

Una selva di colonne d'acqua si solleva tutto intorno al *Torricelli*, ma nessun colpo utile viene messo a segno dagli inglesi. Per contro, è il sommergibile italiano a colpire la cannoniera *Shoreham*, che rallenta nella corsa ed è costretta infine a portarsi in margine all'azione.

Il comandante Pelosi, in torretta, è calmissimo; si comporta come se si trovasse in un poligono di tiro; ordina infatti di «battere», una per una, tutte e quattro le unità che lo serrano da presso. Il sottotenente Aracci dirige il tiro e i cannonieri Crea, Bicchi e Senatore puntano l'arma. E quando, a un certo momento, si rompe la molla del percussore del cannone, si continua ugualmente a sparare, facendo partire i colpi a martellate, fino all'ultimo.

Nell'interno del sommergibile, il comandante in seconda, il tenente di vascello Salvatore Neri, coordina il lavoro dell'equipaggio, mentre il nostromo Iginio Bonato (poi decorato di medaglia d'argento, al pari dei cannonieri) appronta i salvagente e li allaccia discretamente, con le sue mani, intorno alla persona di quanti sono impegnati alle armi, ai motori, alla manovra. Più stupiti che irritati, gli inglesi serrano ancora di più le distanze, per farla finita, per porre termine a un combattimento assurdamente impari. Ma Pelosi gioca la carta del siluro: ne vengono lanciati quattro, le cui scie sono visibilissime sulla calma superficie del mare. E' un modo efficace per prolungare lo scontro, per allentare la morsa.

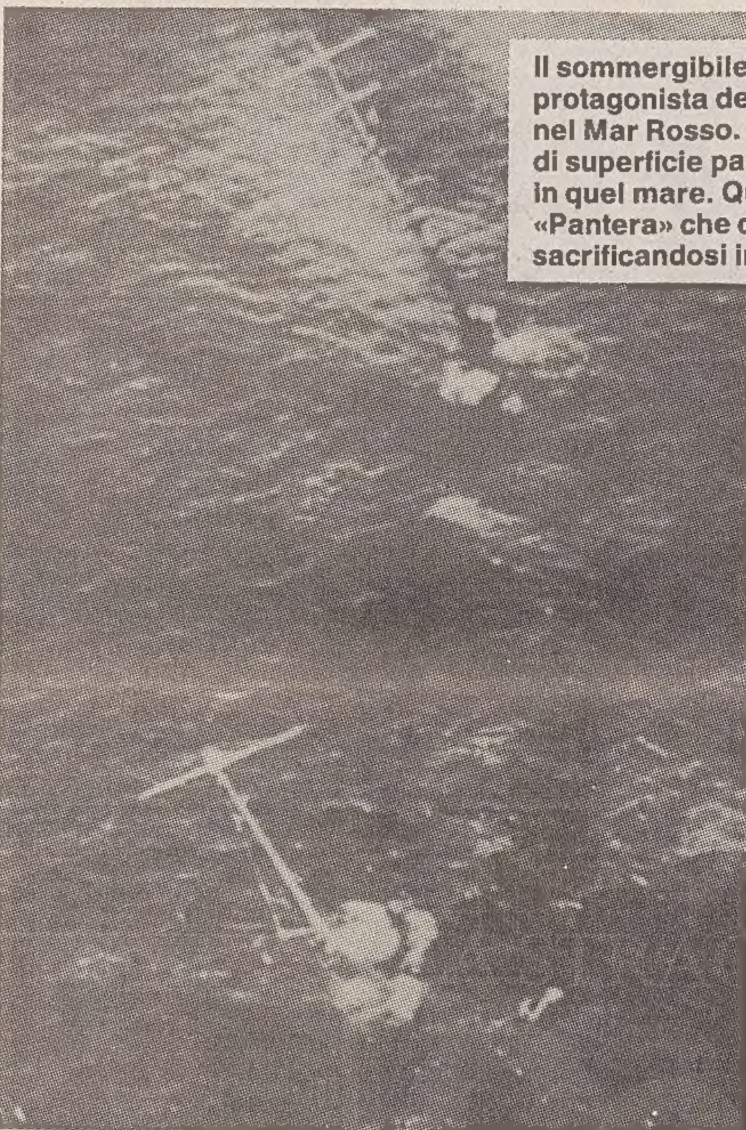
Il cannone del *Torricelli* co[n]tinua a sparare, e a colpi[re]. Questa volta è il *Khartou[m]* [a] «incassare» un colpo d[i] conseguenze fatali, per[ché] appicca il fuoco al depos[ito] munizioni di poppa. Un al[tro] caccia, il *Kingston*, è spazza[to] dalle mitragliere (quand[o] a guerra finita, si faranno [i] conti, si scoprirà che i co[lpi] di cannone sparati dal som[mergibile] italiano furono [in] tutto 57 e 5.000 i colpi del[le] mitragliere: una *performa[n]ces* notevolissima, visti i [ri]sultati conseguiti).

Tale è la determinazione [di] Pelosi, che al cannone [del] *Torricelli* si inceppa il br[e]ccio per tre volte, e per [al]trettante volte viene ripar[ato] a riprova che non una de[lle] navi inglesi sfugge alle «[at]tenzioni» di Pelosi. Si è [or]mai alle ultime fasi del co[m]battimento. Alle 6.05, gli [in]glesi riescono finalmente [a] centrare il sommergibile c[on] un colpo a prora, provoca[n]do una via d'acqua. Pelo[si] viene contemporaneamen[te] ferito, il timone si incatas[tra,] il sommergibile naviga [con] una larga striscia di n[afta] che fuoriesce dai depositi [fo]rati. Alle 6.10, Pelosi ordi[na] all'equipaggio di porsi in sa[l]vo e dispone per l'autoaffon[]damento: sono il tenente Ne[]ri e il contabile meccanico [di] Giosa a eseguire materia[l]mente l'ordine. Il *Torrice[lli]* scompare sott'acqua, la ba[n]diera da combattimento a [ri]va. E poi?

I naufraghi furono racc[olti] dal *Kandahar* e dal *Kings[ton]*; anche il *Khartoum* fece [la] sua parte; per poco pe[rò]. Scappò via in fretta, sem[pre] con l'incendio a bordo, t[en]tando di raggiungere il p[or]ticciolo di Perim. Non vi giu[n]se mai, perché saltò in ar[ia]. Una perdita grave per gli [in]glesi, perché il caccia ave[va] appena un anno di vita. L[a] cannoniera *Shoreham*, n[el] frattempo, si era allontana[ta] azzoppata, insieme con l'[u]nità similare *Indo*. Il canno[ne] del *Torricelli* aveva fatto u[n] «lavoro» incredibile.

Gli inglesi, si sa, sono spor[ti]vi e questo meccanismo er[a] già scattato, quando racco[l]sero i naufraghi del somme[r]gibile italiano. A bordo d[el] *Kandahar*, Pelosi venne ric[e]vuto dal caposquadrigli[a] Robson, che gli disse te[]stualmente: *«Sono molto d[o]lente che abbiate perduto [la] vostra nave. Permettete ch[e] vi esprima la più alta amm[i]razione mia e di tutte le uni[tà] che hanno partecipato [al] combattimento, per il valo[ro]so comportamento del som[]mergibile da voi comandato. Avete saputo affrontare d[a] solo cinque unità iniziando per primo il fuoco e condu[]cendo il combattimento co[n] la massima violenza e dec[i]sione. Noi, in cinque, n[on] siamo stati capaci né di a[f]fondarvi né di catturarvi n[é] di obbligarvi alla resa».* Se[tte] erano gli uomini di equipag[]gio perduti dal *Torricelli*: tr[e] furono inumati in mare, co[n] la cerimonia rituale tradizionale dell'etichetta navale e il comportamento degli inglesi fu ineccepibile. Ma non era finita.

Una volta ad Aden, Pelosi fu ricevuto con altre manifestazioni di stima, insieme col «secondo» Neri. Anche il comandante del *Khartoum*, scampato alla esplosione della sua nave, si unì ai convenevoli e accettò di brindare col suo tenace avversario. Da ultimo, lo stesso comandante delle forze navali di Aden, a nome dell'Ammiragliato di Londra, volle esprimere la sua più viva ammirazione per il modo con cui il sommergibile italiano aveva combattuto: *«L'azione di Perim — egli disse — è stata molto valorosa da parte vostra e non la considero affatto una nostra vittoria. Oltre le perdite e i danni, le nostre unità hanno consumato settecento colpi di cannone e cinquemila colpi di mitragliera che mi sarà molto difficile rimpiazzare e, nonostante ciò, non sono riuscito ad affondarvi».*





Il sommergibile «Torricelli» protagonista del valoroso episodio nel Mar Rosso. A sinistra: anche unità di superficie parteciparono alla lotta in quel mare. Qui il relitto del caccia «Pantera» che combattè fino all'ultimo sacrificandosi in un'azione disperata.



UN SUPERSTITE RACCONTA

Da soli contro tutti

Il combattimento durò 40 minuti. Il sommergibile era coperto dalle salve. Poi l'autoaffondamento sotto gli occhi dei britannici

Il signor Luigi Valentini, residente a Roma, pensionato, croce di guerra al valor militare, aveva 23 anni quando era imbarcato, come capo furiere, sul *Torricelli*. Aver potuto raccogliere la sua testimonianza è stato u n autentico colpo di fortuna, in considerazione del fatto che l'equipaggio del sommergibile era dopotutto formato da 59 uomini e che sono trascorsi quasi cinquant'anni da quel 23 giugno 1940.

Signor Valentini, le relazioni ufficiali — fredde, burocratiche — sono un conto, i ricordi di «chi c'era», un altro. Torniamo, dunque, alle fasi più drammatiche e significative di quella missione.

«Davanti alle coste della Somalia britannica — racconta Luigi Valentini — passammo brutti momenti, quando ci imbattemmo in due navi da guerra inglesi. La scarica di bombe di profondità ci avrebbe annientati, se fosse esplosa più in alto, rispetto alla nostra quota di immersione. Miracolosamente, il «Torricelli» mantenne il suo assetto. Seguì un profondo silenzio a bordo, mentre si udivano le eliche delle navi che ci davano la caccia. Io ero al timone orizzontale. Ricordo che il comandante Pelosi fece un gesto come per dire "Si va su?", e il secondo ufficiale, Neri, con un altro gesto, deciso, fece capire che bisognava andare giù, per eludere la ricerca delle navi inglesi».

Che cosa accadde, in seguito?

«Tornammo verso lo stretto di Bab-el-Mandeb, ormai in allarme. Pelosi voleva tentare di raggiungere Assab. "Qualche batteria ci proteggerà — egli disse — se riusciremo a guadagnare la costa amica". La notte tra il 22 e il 23 giugno, poggiammo sul fondo; ma, in considerazione delle precarie condizioni del "battello", fummo costretti, molto presto, a tornare in superficie».

Quanto tempo trascorse, prima che gli inglesi vi avvistassero?

«Non molto. Il loro dispositivo era in allarme. A quelle latitudini, il crepuscolo mattinale è brevissimo. Distinguemmo la sagoma di una unità, poi di un'altra, di un'altra ancora. Fui il terzo a salire in torretta, dietro il comandante. Per prima cosa, gettai in mare la cassetta, contenente i cifrari, che mi era stata affidata. Poi, mi misi alla mitragliera di dritta, mentre il mio commilitone Bicchi si mise a quella di sinistra. "Sparate alla nave più vicina!", ordinò Pelosi. Così iniziò il combattimento: un cannone e due mitragliere, contro decine di pezzi inglesi».

Quanto durò il combattimento?

«Quaranta minuti. Il "Torricelli" era letteralmente coperto dalle salve in arrivo. Eppure, non fummo colpiti. Bisogna dire che gli inglesi, in quella occasione, spararono decisamente male, per nostra fortuna. Il sommergibile navigava a zig-zag e tirava contro le cinque navi, che erano a distanza ravvicinatissima».

Al momento dell'abbandono nave e dell'autoaffondamento, che cosa accadde?

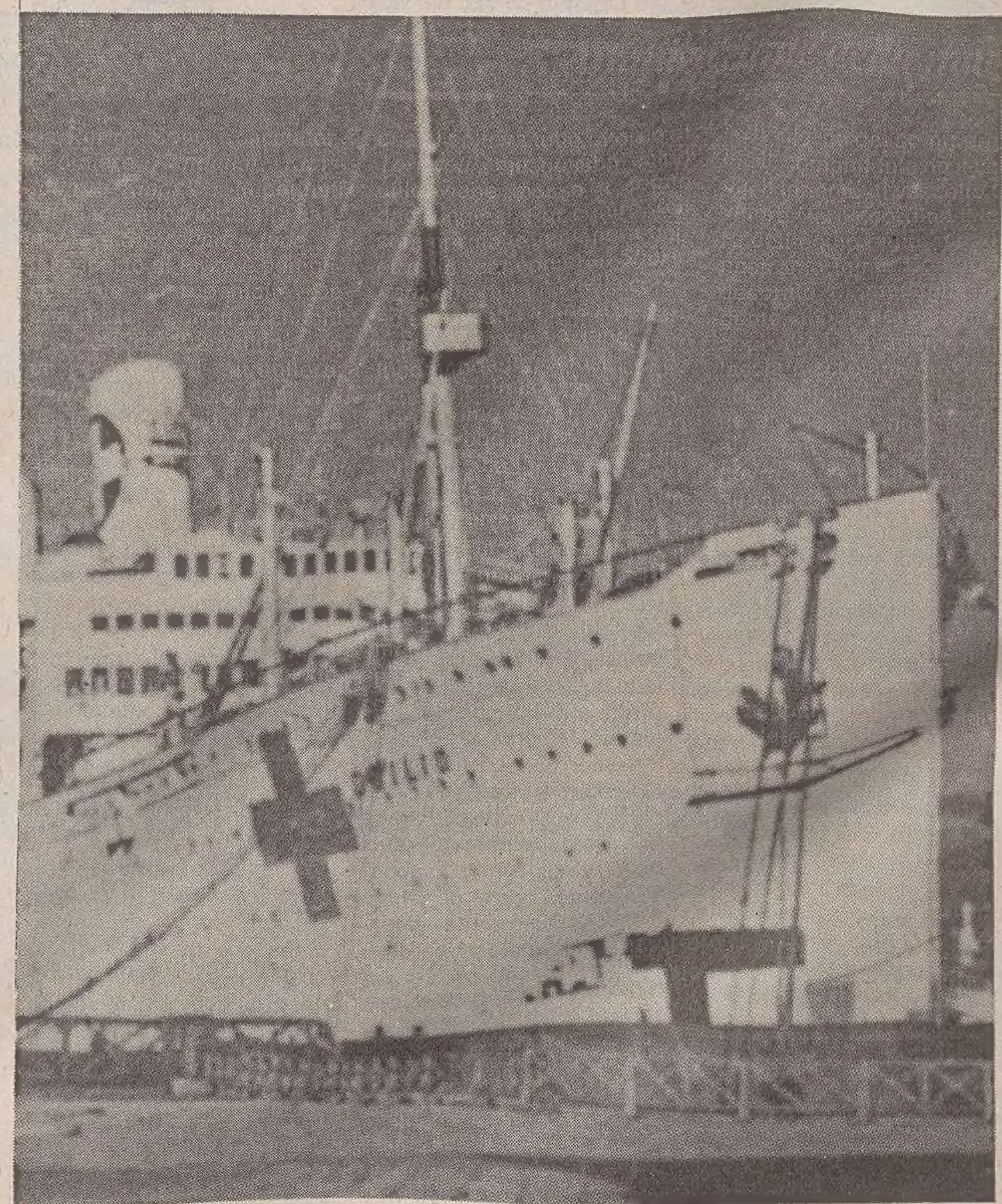
«Ci ritrovammo in acqua, chi in pantaloncini, chi completamente nudo. Gli inglesi continuavano a sparare. Aiutammo il comandante, ferito a una gamba, quando le lance, messe in mare dai caccia britannici, vennero a raccoglierci. Una di queste lance si portò in vicinanza della poppa del "Torricelli" che stava affondando. Gli inglesi tentarono di impadronirsi della bandiera, ma non ci riuscirono, perché la poppa del sommergibile, con un ultimo sussulto, si infilò in mare, per sempre».

Come foste trattati, a bordo delle navi inglesi?

«Correttamente. Ci rifocillarono, con sandwich e tè. Ci fecero calzare dei sandali per la cerimonia di inumazione in mare dei nostri commilitoni deceduti: le lamiere, in coperta, erano arroventate dal sole. Due di noi, il silurista Alfredazzi e il radiotelegrafista Cecio (in seguito deceduto) fecero... naufragio due volte. Raccolti dal caccia "Khartoum", dovettero indosssare il salvagente, in fretta e furia (sulle prime, pensarono a un brutto tiro degli inglesi) e ributtarsi in acqua, perché il caccia, colpito mortalmente dal "Torricelli", stava per saltare in aria».

Dove trascorse la prigionia e per quanti anni?

«Dapprima fui portato ad Aden, insieme con tutti gli altri; poi a Bombay e ad Ahmednagar, sempre in India. Nel 1943, fui trasferito a Glasgow e infine nella "cintura" londinese, battuta dalle «V-1 e V-2 tedesche. Rientrai in Italia nel 1946».



L'Africa orientale è caduta. La Croce Rossa internazionale rimpatria i profughi civili. Qui la motonave «Duilio» impiegata per il rimpatrio all'arrivo a Trieste alla fine del 1941.

REGIA MARINA E ROYAL NAVY A CONFRONTO

Sfida in Mediterraneo



Le nostre navi erano di vistosa presenza ma in linea generale tecnologicamente meno attrezzate per efficienza di artiglierie, protezione e qualità nautiche. Organizzazione vecchia e successi limitati

La Mediterranean Fleet britannica non era proprio irresistibile (scafi vecchi risalenti al primo conflitto) tuttavia più «idonea al combattimento» della nostra flotta. Le perdite degli inglesi

Alla Cavour e alla Cesare, che formavano la Quinta Divisione navi da battaglia, stavano per aggiungersi le modernissime Littorio e Vittorio Veneto (Nona Divisione) e le rimodernate Duilio e Doria (Sesta Divisione). Nel 1942, entrò in servizio anche la nave da battaglia Roma, della classe «Littorio», e, prima dell'8 settembre 1943, era quasi pronta a rientrare in servizio la Cavour, aerosilurata a Taranto l'11 novembre 1940.

I ventisette cannoni da 381 millimetri della Littorio, della Vittorio Veneto e della Roma e i quaranta cannoni da 320 millimetri delle altre quattro navi da battaglia rimodernate, non riuscirono, in trentanove mesi di operazioni, a realizzare alcun colpo utile. La dispersione delle salve risultò un serio inconveniente, mai del tutto eliminato, e spiega, ma non giustifica, lo scarso «rendimento» delle corazzate italiane, per la cui realizzazione o ammodernamento erano state spese somme ingenti (una nave da battaglia classe «Littorio» costava circa un miliardo dell'epoca).

Analogo inconveniente lamentarono gli incrociatori pesanti, classe «Trento» e «Zara». Sul piano statistico, i cinquantasei cannoni da 203 millimetri dei sette incrociatori pesanti, assegnati alla Prima e Terza Divisione Navale, realizzarono pochissimi colpi a segno, in occasione della battaglia di Capo Teulada (novembre 1940) e della Seconda Sirte (marzo 1942). Tutto ciò porta a riconsiderare criticamente i programmi navali italiani nel ventennio tra le due guerre. A parte un ritardo tecnologico generalizzato (per esempio, mancanza di radar e di sonar, per la caccia ai sommergibili) alcune classi di unità erano da considerare mediocri. Gli incrociatori da cinquemila tonnellate erano veloci, ma poco protetti e molto vulnerabili. Anche i cacciatorpediniere erano troppo «leggeri» e avevano scarsa autonomia. In occasione della Seconda Sirte, il Lanciere e lo Scirocco affondarono a causa del mare grosso. Seri inconvenienti lamentarono anche i sommergibili. In conclusione, si trattava di una Grande Marina, con una vecchia organizzazione e in ritardo in molti settori-chiave. Ciò spiega perché i successi conseguiti dalla nostra Marina non furono pari alle attese.

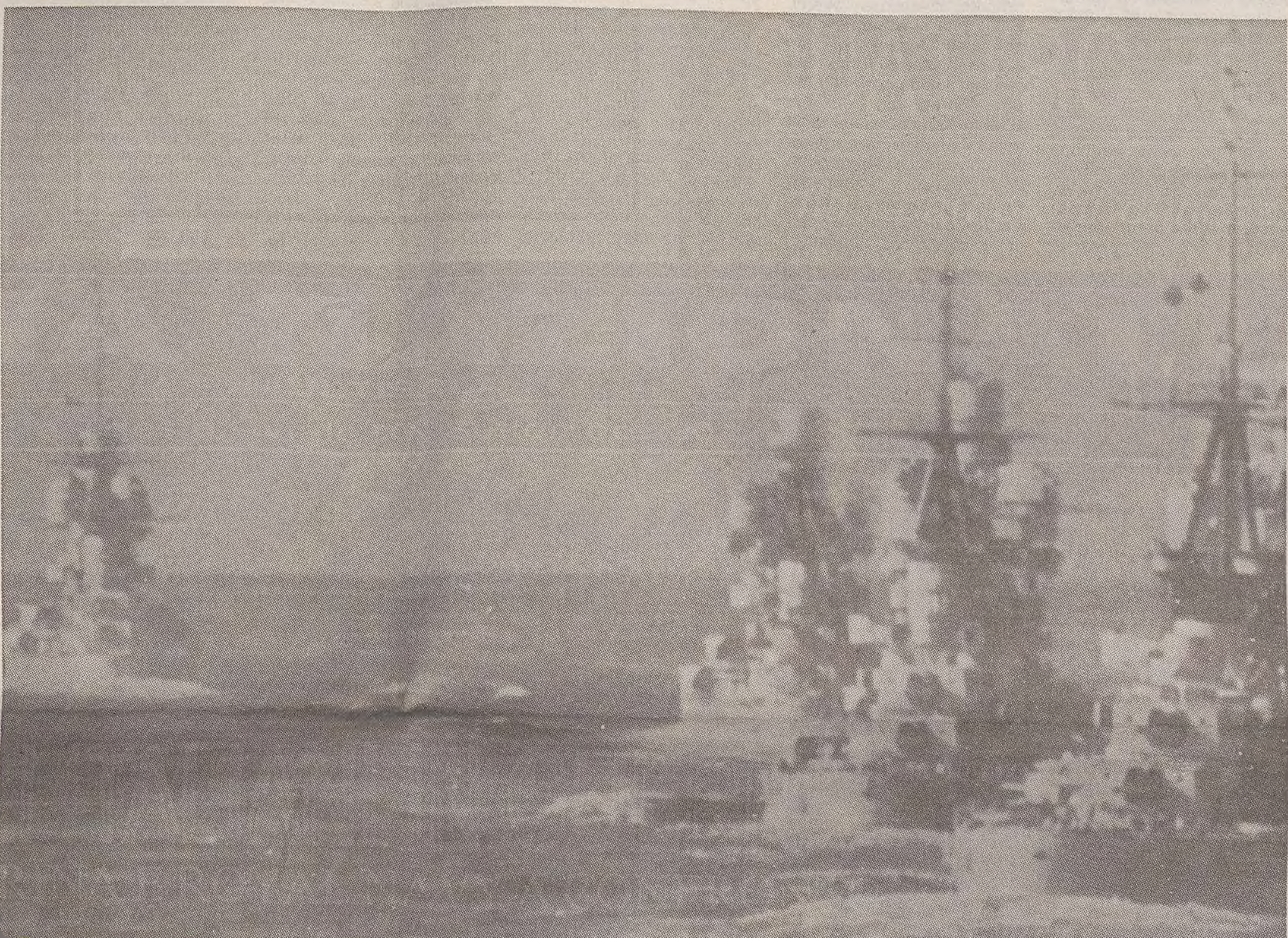


L'incrociatore «Duca d'Aosta» in navigazione ad alta velocità con mare agitato.

Quattro delle cinque navi da battaglia inglesi, presenti in Mediterraneo all'inizio delle ostilità, erano dislocate ad Alessandria d'Egitto *(Mediterranean Fleet)*. Si trattava della *Warspite, Ramillies, Royal Sovereign e Malaya,* veterane della prima guerra mondiale, rimodernate in modo dissimile. Soltanto la *Warspite* si poteva considerare una «capital ship». Infatti, quando avvenne il primo scontro con la flotta italiana, la *Ramillies* — lenta e con vecchie caldaie — venne lasciata in porto e, in seguito, rispedita in Inghilterra.

A Gibilterra, era presente, inizialmente, soltanto la corazzata *Resolution*, anch'essa risalente alla prima guerra mondiale. Vi si aggiunsero l'incrociatore da battaglia *Hood* e la corazzata *Valiant*, quando gli inglesi decisero di eliminare la flotta francese, attaccandola di sorpresa a Mers-el-Kebir. La *Forza H*, sempre a Gibilterra, venne costituita soltanto in seguito, con l'incrociatore da battaglia *Renown*, la portaerei *Ark Royal* e l'incrociatore *Sheffield*, con relativa scorta.

Anche gli incrociatori leggeri, classe «Caledon», assegnati alla *Mediterranean Fleet*, risalivano alla prima guerra mondiale, mentre la portaerei *Eagle* era stata ricavata dallo scafo di un ex incrociatore da battaglia, commissionato dal Cile prima del 1914. Non era una flotta «irresistibile», quella al comando dell'ammiraglio Cunningham. Tuttavia, la *Mediterranean Fleet* era complessivamente più «idonea al combattimento» di quella italiana, come caratteristiche d'insieme del nucleo da battaglia e come condotta del tiro. Nel prosieguo delle operazioni, fecero la loro comparsa nel Mediterraneo anche le supercorazzate *Nelson* e *Rodney* e la moderna nave da battaglia *Prince of Wales*. Gli inglesi, dal 10 giugno 1940 all'8 settembre 1943, perdettero la corazzata *Barham* (affondata dai tedeschi) ed ebbero gravemente danneggiate le corazzate *Valiant* e *Queen Elizabeth*, a opera dei mezzi d'assalto della Marina italiana. Severe le perdite subite in fatto di portaerei: *Eagle* e *Ark Royal* furono affondate (dai tedeschi) e sempre i tedeschi danneggiarono gravemente le portaerei *Illustrious, Formidable* e *Indomitable*, riparate nei cantieri americani.



Una divisione di incrociatori pesanti italiani in manovra nel Mediterraneo. Il primo a sinistra è il «Pola», seguito da «Zara», «Gorizia» e «Fiume».



A PUNTA STILO IL PRIMO CONFRONTO NAVALE ITALO-INGLESE

Il giorno dei cannoni

Il colpo sulla «Cesare». I messaggi decrittati di servizi italiani. Le polemiche sull'intervento dell'aviazione ma l'ammiraglio Cunningham invece rimarca l'efficacia della nostra azione aerea



Le navi da battaglia delle due Marine si affrontano al largo delle nostre coste. La mancata presenza delle corazzate «Vittorio Veneto» e «Littorio»: troppo nuove per rischiare lo scontro aperto

Il primo allarme fu dato dagli uffici di decrittazione, a Roma, del Sis, Servizio informazioni segrete della Marina, che riuscirono a mettere in chiaro, il 4 luglio 1940, un importantissimo messaggio da Alessandria, base principale della *Mediterranean Fleet* inglese. Anche se non tutti i gruppi di cifre erano stati «tradotti», il senso del messaggio era inequivocabile: *«Dal Comando in capo della Mediterranean Fleet al Comando Warspite* - Comando Gruppo incrociatori (...) - (...) - (...) Stop ore (...) del 9 luglio Forza "A" miglia... da Capo Spartivento stop Forza "B"... Stop...».

La *Warspite* era la nave ammiraglia di Cunningham e, dunque, gli inglesi stavano per venire avanti, in direzione delle coste italiane, al largo di Capo Spartivento (calabro), con un *rendez-vous* fissato per il giorno 9 luglio. Dopo aver liquidato, con un attacco di sorpresa (e decisamente proditorio) la flotta francese, ex alleata, a Mers-el-Kébir — affondandovi o mettendo fuori combattimento le corazzate *Dunkerque, Provence* e *Bretagne,* con gravi perdite tra gli equipaggi — la Marina britannica era intenzionata ad avventurarsi in direzione del Canale di Sicilia e nelle acque adiacenti. In realtà, Cunningham aveva l'incombenza di scortare due convogli, per sgombrare da Malta i materiali dell'arsenale e le «bocche inutili», la sorte dell'isola sembrando segnata in quella congiuntura, decisamente negativa per il Regno Unito.

Anche la flotta italiana doveva scortare un convoglio — il primo di una certa importanza — diretto in Libia. E poi, vi era il timore fondato che Cunningham volesse bombardare qualcuno dei centri costieri siciliani. Conclusione: la sfida fu raccolta e dai porti italiani salparono tutte e due le nostre Squadre Navali. C'erano le corazzate *Cesare* e *Cavour*; c'erano sei dei sette incrociatori pesanti in servizio, con una coorte di incrociatori leggeri e cacciatorpediniere.

A Taranto, erano presenti anche le due nuovissime navi da battaglia *Vittorio Veneto* e *Littorio* nominalmente di 35 mila tonnellate, in effetti con un dislocamento che superava le 40 mila tonnellate. Armate con nove cannoni da 381 millimetri — a parte l'armamento secondario — le due corazzate non avevano rivali. La Nona Divisione Navale, formata appunto dalle due unità, era al comando dell'ammiraglio Carlo Bergamini (perito il 9 settembre 1943 sulla corazzata *Roma*, terza unità della stessa classe, entrata in servizio durante la guerra).

Quando Bergamini venne a conoscenza delle intenzioni di Cunningham, fece accendere le caldaie delle due «Littorio» e chiese di uscire, per unirsi alle due Squadre Navali. A Roma, lo Stato Maggiore si oppose. Le «trentacinquemila: erano troppo nuove e gli equipaggi poco allenati, per essere impegnate: questo fu il parere dello Stato Maggiore. E qui cade a proposito il giudizio dell'ammiraglio Angelo Iachino, che comandò la flotta dal dicembre 1940 all'aprile 1943. *«La decisione di accettare in quel momento una prova di forza con la flotta britannica* — scrive Iachino — *fu certo molto ardita, anzi piuttosto arrischiata da parte di "Supermarina"».*

Cesare e *Cavour*, armate con cannoni da 320 millimetri, si sarebbero trovate di fronte navi da battaglia (sia pure anziane e rimodernate, al pari delle nostre) armate con cannoni da 381.

Quanto alla mancata uscita della *Vittorio Veneto* e della *Littorio*, sempre Iachino puntualizza: *«A questo proposito, è stato osservato che a Punta Stilo potevano essere presenti anche quelle due corazzate, le quali, pur non essendo perfettamente addestrate, avrebbero portato al combattimento il peso decisivo di 18 ottimi cannoni da 381 millimetri. Se esse fossero uscite la sera dell'8* (luglio) *da Taranto, si sarebbero potute riunire alla flotta di Campioni* (comandante in capo in mare) *la mattina seguente, costituendo così una sgradita sorpresa per il nemico. L'ammiraglio Bergamini, che comandava appunto quella Divisione, e ne curava l'addestramento, fece infatti accendere le caldaie delle due navi la sera dell'8, e propose a "Supermarina" di uscire appena possibile per prendere parte alla battaglia prevista per l'indomani. La proposta non fu però accettata, perché a Roma si giudicò che quelle navi non erano in grado di affrontare il combattimento. Esse avevano effettivamente ancora molti operai a bordo, per rimuovere qualche difetto di funzionamento negli impianti delle artiglierie principali; tuttavia, se l'ammiraglio Bergamini riteneva che potessero prendere parte alla battaglia, non c'era ragione di dubitare del suo giudizio».*

E' noto che la condotta della guerra navale italiana, nel 1940-43, è stata per mezzo secolo motivo di polemiche, anche violente, di illazioni gratuite, di accuse roventi. Prima che si scoprisse che gli inglesi «leggevano», con il loro sistema «Ultra Secret», le comunicazioni tedesche cifrate col sistema «Enigma», tutti o quasi tutti i rovesci subiti in mare dai nostri convogli, e anche delle forze navali combattenti, vennero attribuiti a «tradimento», parola magica e terribile, che serve, dopotutto, per tutte le occasioni, quando si tenta magari di dare una spiegazione a qualcosa di più grave e di più vero.

Comunque, nel luglio del 1940 — in omaggio sempre al principio della «guerra parallela» — i tedeschi non erano presenti nel Mediterraneo. E, quanto a decrittazioni, il colpo era stato fatto dai nostri «servizi», non da quelli inglesi. Il difetto di base era un altro. E consisteva nella propensione dell'alto comando navale di «guidare un'auto dal sedile posteriore» — come dicono gli inglesi — cioè di sovrapporsi all'«uomo sul posto» —; nel caso in esame, l'ammiraglio Bergamini. Per cui le due «Littorio» non uscirono. Le sole *Cesare* e *Cavour* — anche se afflitte dalla scarsa precisione nel tiro, problema comune alle nostre unità «pesanti» — affrontarono le navi da battaglia inglesi. Ma, a riprova che a Punta Stilo fecero difetto agli alti comandi la determinazione e la decisione delle grandi occasioni, il duello si ridusse, in effetti, al confronto tra la coppia delle corazzate italiane e la *Warspite*. Le altre due navi da battaglia di Cunningham — tentando di spremere dai vecchi apparati motore qualche nodo in più — scaddero di poppa: la *Malaya* tentò di partecipare allo scontro, ma le sue salve caddero a metà della distanza tra i gruppi principali contrapposti, mentre la *Royal Sovereign* restò completamente tagliata fuori.

Anche se la storia non si fa con quello che avrebbe potuto e non è stato, meno che mai con i «se» e con i «ma», l'intervento delle due corazzate italiane, al comando di Bergamini, sarebbe risultato decisivo, per costringere Cunningham a ritirarsi e per fargli pagare un pedaggio in quel suo *raid*, quasi in vista delle coste metropolitane italiane. Un colpo — «fortunato», riconosce lealmente l'ammiraglio inglese — «toccò» la *Cesare* e mise praticamente fine allo scontro.

Campioni non ritenne prudente lasciare la sola *Cavour* alle prese con la *Warspite,* e con le altre due navi da battaglia inglesi che arrancavano, e decise di rompere il contatto. Sempre in fatto di polemiche, quella relativa all'intervento dell'Aeronautica a Punta Stilo, non si è mai sopita del tutto (ed è stata alla base anche della disputa post-bellica sull'aviazione navale — finalmente approvata — in quanto nel 1940-43 si fece acutamente avvertire sia la necessità di una aviazione imbarcata, sia la disponibilità di reparti aerei addestrati a combattere sul mare). Ma anche su questo aspetto di Punta Stilo si è sovente spinta la polemica.

Cunningham, dopo la guerra, rese atto alle nostre squadriglie e ai gruppi aerei di aver affrontato, con impeccabili formazioni, il fuoco della flotta inglese, dando una dimostrazione di grande coraggio e di perizia. Il libro dell'ammiraglio inglese (*Odissea di un marinaio*), nel capitolo dedicato a Punta Stilo è punteggiato di annotazioni sull'efficacia, diretta e indiretta, dei bombardamenti aerei.

L'incrociatore *Gloucester* ricevette una bomba sul ponte di comando *«ove restarono uccisi il comandante, capitano di vascello F. R. Garside e diciassette uomini. La nave dovette essere governata e diretta dalla stazione poppiera»*. Questo avvenne prima dello scontro navale e il *Gloucester*, infatti, venne fatto arretrare e rimase escluso dall'azione.

Poi, toccò al *Sydney*, un incrociatore australiano: *«Vidi il Sydney scomparire interamente fra una selva di torreggianti colonne d'acqua alte come campanili. Quando sbucò fuori, gli chiesi per segnali: "Va tutto bene?" ed ebbi una risposta piuttosto incerta dal comandante: "Spero di sì"»*. Quindi vennero prese di mira una na[...] da battaglia e la portaer[...] che accompagnava Cunn[...]gham: *«Era davvero una [...]sa spaventevole: a volte u[...] nave spariva interamente [...] di là delle grandi colon[...] d'acqua per riemergere [...]me se venisse da un'oscu[...] e fitta foresta di enormi al[...]ti. Ero seriamente preoc[...]pato per le vecchie Royal S[...]vereign e Eagle, che n[...] erano ben protette. Una g[...]gnuola di quelle bombe [...] pieno le avrebbe sicuram[...]te mandate a fondo»*.

E' vero che a Punta Stilo — [...] causa di una serie di er[...] nella identificazione d[...] navi — alcune squadri[...] italiane sganciarono su[...] nostra flotta e che un bo[...]bardiere venne abbattuto [...] tiro di reazione. Ma gli ing[...]si non uscirono comple[...]mente indenni anche p[...] quanto riguarda le loro un[...] di maggiore dislocamen[...] ancora nell'autunno succe[...]sivo, la portaerei *Eagle* [...]mentava serie avarie per [...]colpi ricevuti vicino allo sc[...]fo a Punta Stilo. D'altro ca[...]to, il 25 luglio 1940, il Sis co[...]municava: *«secondo info[...]mazioni pervenute da Al[...]sandria d'Egitto, risultereb[...]be che, in seguito alle offes[...] navali e aeree, sono attual[...]mente in riparazione a[...] Alessandria: 3 cacciatorpe[...]diniere e 1 sommergibil[...] rientrati in avaria il giorno [...] 2 incrociatori, di cui uno s[...]riamente danneggiato i[...]merso in bacino; 4 cacciato[...]pediniere con visibili trac[...] di combattimento e con [...] murate forate»*.

Durante la guerra (e do[...]gli inglesi sono stati semp[...] restii ad ammettere i dan[...] subiti dalle loro navi per of[...]se aeree e navali italiane. A[...] Algesiras, all'altro capo d[...] Mediterraneo, a ridosso de[...] la Rocca di Gibilterra, il Si[...] (Servizio informazioni mil[...]tari, dopo il 1941 dipenden[...] dal Comando Supremo) av[...]va ottimi agenti, al pari de[...] Sis. Ebbene, all'indomani d[...] ogni scontro navale, g[...] agenti segnalavano a Roma [...] con molta precisione, il nu[...]mero delle navi inglesi in r[...]parazione o immesse in ba[...]cino. Non è pensabile ch[...] tutti fossero vittime di abba[...]gli.

Anche in occasione dei com[...]battimenti aeronavali del l[...]glio 1940 — da Gibilterra er[...] uscita la cosiddetta «Forz[...] H», che era stata attacca[...] dall'aria — gli «uomini om[...]bra» segnalarono a Roma [...] che molte navi inglesi eran[...] rientrate malconce: perfin[...] l'incrociatore da battag[...] *Hood*, in seguito affond[...] dalla *Bismarck*, recava i s[...]gni della lotta. Qualche alt[...] unità, come il cacciatorpe[...]niere *Escort* (che fece un i[...]contro conclusivo col so[...]mergibile *Marconi*), no[...] rientrò affatto.

L'usura a cui andò incontro la flotta inglese in quei giorni non fu, insomma, cosa di poco conto. Cunningham, che a Punta Stilo era rimasto mol[...] impressionato dagli incr[...]ciatori pesanti italiani, [...] quali non poteva [...] re nessuna uni[...] chiese all'A[...] gliene [...] no. [...] Ad [...]essandria, in tempi di[...]versi e da diverse prove[...]nienze, giunsero il *Kent* e lo *York*: il primo, ebbe la chiglia squarciata dal siluro lancia[...]togli contro, il 17 settembre 1940, dai tenenti Buscaglia e Robone, assi della nascente specialità degli aerosiluranti; il secondo, andò completamente perduto, a Sud[...] (Creta), il 26 marzo 1941 centrato dai «barchini esplo[...]sivi», guidati contro quell'[...] coraggio britannico dal te[...]nente di vascello Luigi Fag[...]gioni.

E' vero che la «guerra parallela» voluta da Mussolini durò poco, e divenne presto «guerra dell'Asse», con l'intervento tedesco in Mediterraneo. Ma la «guerra italiana» fu pagata ugualmente a caro prezzo dagli inglesi, come è facile constatare da un esame appena un po' accurato e documentato di quegli anni.





Il colpo incassato dalla «Giulio Cesare» e che ha fatto esplodere una riservetta di munizioni. L'equipaggio ha domato le esplosioni a costo di eroici sacrifici. A destra: un ferito viene trasportato in barella nel quadrato ufficiali della «Cesare», improvvisato posto di pronto soccorso.



UN AMMIRAGLIO RICORDA

Le rotte della morte

La scorta ai convogli per l'Africa fu il capitolo più drammatico delle vicende navali. Esperienze e curiosità di chi era in mare

«Una delle pagine più belle scritte dalla nostra Marina, fu la scorta convogli da e per la Libia. Una «guerra senza medaglie», quotidiana, sfibrante, con le energie tese fino allo spasimo. Noi, sui caccia, sulle torpediniere, giocavamo la nostra vita, manovrando, sparando. Ma chi può immaginare il senso di rassegnata impotenza degli equipaggi sul mercantili, che navigavano a 9-10 nodi, carichi di bombe e di benzina? In Italia, non esiste un monumento ai marittimi in guerra, ed è male.

Il loro fu un sacrificio costante, ininterrotto...».

Chi parla è l'ammiraglio Giovanni Torrisi, già Capo di Stato Maggiore della Difesa e Capo di Stato Maggiore della Marina, che, nel 1940, aveva ventitré anni e il grado di sottotenente di vascello. — **Ammiraglio, dov'era imbarcato? Come combatté la guerra 1940-'43?**

«Ero imbarcato sul cacciatorpediniere *Turbine*, come direttore del tiro: vi rimasi pressoché per tutta la durata della guerra. Della sua classe, il *Turbine* fu il solo che si salvò, dopo trentanove mesi di guerra: venne affondato al momento dell'armistizio. Lo statino del caccia la dice lunga: 65.665 miglia percorse; un avanti-e-indietro interminabile, con minacce sul mare, sotto il mare e dall'aria. Ci si doveva regolare sulla velocità dei mercantili, lenti, vulnerabili. Non ne potevo più, al punto che chiesi di passare sui mezzi d'assalto. Si stava in mare ventisette giorni su trenta. Il sonno, era un mito. Una volta a Napoli, nel famoso ristorante "Zi Teresa", mi addormentai su un tavolo: capirono che ero sfinito e mi lasciarono dormire, fino alle quattro del mattino».

— **Come affrontavano la traversata i mercantili?**

«Con uno stoicismo inimmaginabile. Ricordo il comandante di un cargo, che aveva già fatto tre naufragi. Nella riunione che precedeva la partenza, con le istruzioni sui segnali e sulle manovre da compiere, il comandante era pensieroso, aveva lo sguardo assorto, quasi avesse una premonizione; non sopravvisse infatti».

— **Che cosa accadeva, durante un attacco, tra navi scorta e navi scortate?**

«Ricordo, in una occasione, tra gli spari e nebbiogeni distesi per dare protezione al convoglio, che feci appena in tempo a passare da una "aletta" all'altra della plancia. Contai i mercantili. Uno mancava. Si era letteralmente dissolto, esplodendo, in pochi attimi».

— **Quale fu l'episodio, diciamo, più «eroico»?**

«Operavamo agli ordini dell'allora capitano di corvetta Eugenio Henke, capoconvoglio, imbarcato su una torpediniera di scorta del tipo "Orsa". In quella occasione, riuscimmo ad abbattere sei aerosiluranti inglesi. Operai anche con Cigala Fulgosi, imbarcato sull'*Euro*: Cigala Fulgosi, medaglia d'oro, aveva comandato la torpediniera *Sagittario* e, nelle acque di Creta, si era comportato intrepidamente, attaccando col cannone e col siluro una grossa formazione navale inglese, mentre la torpediniera scortava un gruppo di motovelieri, carichi di truppe».

— **Qual è, invece, l'episodio più curioso?**

«Il recupero di un naufrago, in mare da dodici giorni. Al binocolo, vidi un puntino all'orizzonte. Senza nemmeno avvertire il comandante, ordinai di dirigere sul quel puntino. Era una bandierina gialla, agitata per segnalare: sotto, c'era un aviatore tedesco, un professore di liceo, il cui aereo era stato colpito nel cielo di Malta».

— **Ha mai potuto verificare la «battaglia dei convogli» con chi stava dall'altra parte?**

«Sì, con il Capo di Stato Maggiore della Difesa inglese, Llewin, ammiraglio come me. I quattro convogli "fatti" in Mediterraneo, avevano lasciato una traccia indelebile nella memoria di Llewin. Anche per gli inglesi la traversata per Malta, da Gibilterra o da Alessandria, era una esperienza terribile; nel Canale di Creta e di Sicilia, navi scorta e mercantili dovevano subire tutta una gamma di offese: mine, sommergibili, aerei, mas, motosiluranti, incrociatori, caccia. Anche nei convogli inglesi si assisteva all'apocalittico spettacolo delle navi, cariche di munizioni e di benzina, che si trasformavano in vulcani: nessuno si salvava. Insomma, per chi andava per mare, da una parte e dall'altra, la guerra dei convogli era durissima. E' vero che nell'autunno del 1941 i collegamenti tra l'Italia e la Libia rischiarono di essere interrotti, a causa dell'aumentata capacità offensiva di Malta. Ma, nel 1942, le parti si rovesciarono, e furono gli inglesi a trovarsi in difficoltà. Nel giugno e nell'agosto di quell'anno, i convogli per Malta, partiti da Gibilterra e da Alessandria, furono letteralmente decimati: soprattutto il convoglio di agosto».



Convoglio sotto vigilanza dalla plancia di un caccia di scorta.